

BIJDRAGEN

Zeeroof

door

LTZA1 MR M.D. FINK¹⁾

In juni 2002 wordt een koopvaardijship onder Cypriotische vlag overvallen in de territoriale zee van Somalië. De opvarenden worden gevangengenomen en de overvallers eisen een flink bedrag aan dollars voor hun vrijlating. Even buiten de territoriale wateren van Somalië vaart een Duits oorlogsschip dat deelneemt aan een internationale operatie. De commandant van het Duitse fregat krijgt van zowel Duitsland als Somalië geen toestemming om in te grijpen in wat lijkt op een daad van piraterij in de buurt van zijn schip. Waarom niet? Was hier sprake van piraterij? Wat had de commandant van het Duitse fregat kunnen doen? Had het uitgemaakt als er een Nederlands fregat aanwezig was geweest?

Deze bijdrage bevat een korte uiteenzetting van het internationale en nationale recht betreffende piraterij en van de bevoegdheden van commandanten van Nederlandse oorlogsschepen om daartegen op te treden. Tot slot haal ik enkele onderwerpen aan die adequate bestrijding van piraterij door oorlogsschepen in de weg kunnen staan.

Internationaal recht

Pirata est hostis humani generis is een adagium dat reeds eeuwen geldt. Piraterij is dan ook een misdrijf dat onder universele jurisdictie valt²⁾. Iedere staat mag daarmee optreden tegen piraterij en de daders aanhouden, arresteren en berechten. Het VN-Zeerechtverdrag bevat in de artikelen 100 t/m 107 bepalingen omtrent piraterij. Wat volgens het internationale recht precies onder piraterij dient te worden verstaan, vermeldt art. 101 VN-Zeerechtverdrag:

Piraterij is een der hiernavolgende handelingen:

a. iedere onwettige daad van geweld of aanhouding, alsmede iedere daad van plundering die door de bemanning of de passagiers van een particulier schip of een particulier luchtvaartuig voor persoonlijke doeleinden wordt gepleegd en die is gericht

(i) in volle zee, tegen een ander schip of luchtvaartuig of tegen personen of eigendommen aan boord van een zodanig schip of luchtvaartuig;

(ii) tegen een schip, een luchtvaartuig, of personen die buiten de rechtsmacht van een staat vallen.

b. iedere vrijwillige deelneming aan de exploitatie van een schip of luchtvaartuig met kennis van de feiten die het schip of luchtvaartuig tot piratenschip of piratenluchtvaartuig maken;

c. iedere opruiing tot of opzettelijke vergemakkelijking van een in letter a of b omschre-

¹⁾ Auteur is momenteel werkzaam als jurist bij de *Netherlands Maritime Force* (NLMARFOR).

²⁾ Art. 105 VN-Zeerechtverdrag. De Engelse benaming van dit verdrag luidt: *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS III) overeengekomen in Montego-Bay, 1982 (Trb. 1984, 55) en in werking getreden in november 1994.

ven handeling.

Het artikel ziet op twee categorieën. Ten eerste de strafbaarstelling van de onwettige daad van geweld (onder a) mits aan bepaalde bestanddelen is voldaan. Ten tweede een categorie waar de dader centraal staat die op enigerlei wijze deelneemt aan piraterij (onder b en c). De eerste categorie spreekt het meest tot de verbeelding wanneer er over piraterij wordt gesproken. Hoofdbestanddelen die uit deze definitie kunnen worden gedestilleerd en aldus kenmerkend zijn voor het misdrijf piraterij zijn de volgende. Ten eerste dient de handeling plaats te vinden in volle zee, althans in een zone waarover de kuststaat geen soevereiniteit bezit. Ten tweede dient de handeling tegen een ander schip plaats te vinden en tenslotte moet de daad voor persoonlijke doeleinden zijn uitgevoerd. Over het eerste en derde bestanddeel hieronder enkele opmerkingen.

Volle zee

Daden die in volle zee plaatsvinden vallen juridisch gezien onder piraterij. Artikel 86 VN-Zeerechtverdrag bepaalt dat onder volle zee dient te worden verstaan: alle delen van de zee die niet zijn inbegrepen in de exclusieve economische zone (EEZ), in de territoriale zee of in de binnenwateren van een staat, of in de archipelwateren van een archipelstaat. Art 58 lid 2 VN-Zeerechtverdrag bepaalt voorts dat de artikelen betreffende piraterij ook van toepassing zijn in de EEZ voor zover dit niet onverenigbaar is met de bepalingen aangaande de EEZ. Concreet wil dit zeggen dat in beginsel buiten de 12 mijlszone van een kuststaat daden als piraterij kunnen worden aangemerkt.

Wanneer een daad plaatsvindt in de maritieme zones waarover de soevereiniteit van de kuststaat zich uitstrekt, de binnenwateren, territoriale zee en archipelwateren, kan er strikt genomen geen sprake zijn van piraterij. De territoriale zee is een maritieme zone die zich maximaal 12 zeemijl³⁾ uitstrekt vanaf de basislijn van de kust⁴⁾. De binnenwateren bevinden zich aan de landzijde van deze basislijn⁵⁾. Over het algemeen wordt in gevallen waarin een incident plaatsvindt in de territoriale zee van een kuststaat ook wel gesproken van *armed robbery at sea* in plaats van piraterij. De daden kunnen uiteraard wel bestraft worden onder de strafwet van de betreffende kuststaat. Gill merkt in commentaar op een eerdere versie van dit artikel op dat dit niet in de weg staat om in de nationale wetgeving dergelijke daden toch als piraterij aan te duiden en als zodanig te berechten. Desondanks is het maken van onderscheid tussen piraterij in nationale en internationale wetgeving relevant nu alleen met betrekking tot het laatste universele jurisdictie bestaat. Hier kom ik later in deze bijdrage op terug.

De definitie van piraterij brengt met betrekking tot het hierboven geschetste onderscheid tussen daden die binnen of buiten de territoriale zee van een staat plaatsvinden nog een extra dimensie aan: in de gevallen waar een daad buiten de rechtsmacht van een staat plaatsvindt kan deze tevens als piraterij worden aangemerkt. Een voorbeeld hiervan zou kunnen zijn wanneer de daad in de territoriale zee plaatsvindt van een staat die als *failed state* wordt aangemerkt.

Het bestanddeel volle zee levert een beperking op voor de inzet van oorlogsschepen tegen piraterij, nu in de praktijk het vaak voorkomt dat daden van piraterij (of beter: gewapende roofovervallen op zee) zich in de territoriale zee voordoen⁶⁾. Hoewel (ook) een oor-

³⁾ 1 zeemijl staat gelijk aan 1852 meter.

⁴⁾ Art. 3 VN-Zeerechtverdrag.

⁵⁾ Art. 8 VN-Zeerechtverdrag.

⁶⁾ S.P. Menefee, 'Foreign Naval intervention in cases of piracy: Problems and strategies', in *International Journal of marine and coastal law*, vol. 14 nr. 3 (augustus, 1999), 353-370, 353; R.R. Churchill, A.V. Lowe, *The Law of the Sea* (Manchester, 1999), 210.

logsschip het recht van onschuldige doorvaart in de territoriale zee van een andere kuststaat kan uitoefenen, mag het geen activiteiten ondernemen die de kuststaat op enigerlei wijze zou kunnen bestempelen als vallende onder art. 19 VN-Zeerechtverdrag. Dit betekent kort gezegd dat een oorlogsschip geen activiteiten kan ondernemen die gevaar opleveren voor de vrede, orde en veiligheid van de kuststaat wanneer het door de territoriale zee van die staat vaart. Het gebruik van enigerlei soort van wapensysteem of het gebruik van de boordhelikopter om achter een piraat aan te gaan zijn voorbeelden van niet toegestane activiteiten.

Persoonlijke doeleinden

Een ander bestanddeel van piraterij is dat de daad voor persoonlijke doeleinden dient te worden ondernomen. Dat betekent dat daden die gepleegd zijn met bijvoorbeeld politieke of terroristische motieven geen piraterij zijn. Klassieke voorbeelden van daden met politieke motieven die in dit verband vaak worden aangehaald zijn de overvallen op de *Santa Maria* in 1961 en de *Achille Lauro* in 1985. Het Portugese cruiseschip de *Santa Maria* werd gekaapt door de Portugese politiek activist Henri Galvao nadat het de haven van Willemstad verliet. Galvao probeerde vervolgens met het gekaapte schip koers te zetten naar Angola⁷⁾. Het Italiaanse cruiseschip *Achille Lauro* werd gekaapt in de Middellandse Zee door leden van een factie van de *Palestine Liberation Organisation* (PLO) teneinde druk te zetten om 50 Palestijnse gevangenen vrij te krijgen⁸⁾. Beide daden vielen bij gebrek aan persoonlijke doeleinden niet onder piraterij. Daarnaast voldeed het niet aan de definitie nu er telkens slechts één schip betrokken was. Terwijl het voor velen duidelijk was dat het incident met de *Achille Lauro* (alsook de *Santa Maria*) geen zeeroof betrof en werd bestempeld als een daad van terrorisme, waren er anderen die, voornamelijk om politieke redenen, dit toch onder piraterij trachtten te scharen⁹⁾. Hoewel maritiem terrorisme ook wel *modern piracy* wordt genoemd, is dit rechtens een verkeerde opvatting indien daaraan de conclusie wordt verbonden dat met betrekking tot de aanpak van maritiem terrorisme eveneens universele jurisdictie zou bestaan¹⁰⁾. Uiteraard kan het voorkomen dat de publieke of persoonlijk motieven minder duidelijk uit elkaar zijn te houden en maritiem terrorisme en piraterij elkaar in sommige instanties niet uitsluiten¹¹⁾. Het gaat verder buiten het bestek van deze bijdrage om uitgebreid op maritiem terrorisme in te gaan. Ik verwijs hier derhalve naar enkele in de voetnoot opgenomen bijdragen¹²⁾.

⁷⁾ Zie hierover o.m. G.Teitler, 'Zeeroof? Nederland en de zaak van de Santa Maria, januari 1961', in *Marineblad* (oktober 1994), 320-325; S.W.P.C. Braunius, 'Op de grens van volkenrecht en (internationaal) strafrecht. De zaak Santa Maria', in *Marineblad* (maart 1995), 90-92; L. van Hofwijk, *De dertien dagen van de Santa Maria* (Utrecht, geen jaar).

⁸⁾ Zie hierover A. Cassese, *Terrorism, Politics and Law. The Achille Lauro affair* (1989).

⁹⁾ Cassese, 69; B.H. Brittin, *International law for seagoing officers* (naval institute press, 1981) 101 e.v.

¹⁰⁾ A. Cassese, 69 e.v.

¹¹⁾ Zie hierover bijvoorbeeld de opmerkingen van Ko Colijn opgenomen in M.D. Fink, 'De strijd tegen piraterij. Juridische beperkingen in het internationale recht', in *Marineblad* (maart 2005), 78-87, 84 e.v. Zie voor een andere mening bijvoorbeeld A. Young, 'Local Pirate gangs, strategic waterways', in *International Institute for Asian Studies Newsletter* nr. 36 (maart 2005), 11.

¹²⁾ T.Garmon, 'International law of the sea: reconciling the law of piracy and terrorism in the wake of September 11', in *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 27 nr. 1 (winter 2002), 257-275; M. Mejia, 'Maritime Gerrymandering: Dilemmas in defining piracy, terrorism and other acts of Violence', in *Journal of international commercial law*, vol 2 (2) (2003) 153-175; R. Herbert-Burns, 'Drawing the line between piracy and maritime terrorism', in *Jane's Intelligence Review* (september 2004), 30-33.

Nederlands recht

Binnen het Nederlands recht wordt piraterij aangeduid met de term zeeroof. Zeeroof is strafbaar gesteld in de artikelen 381 tot en met 385 van het Wetboek van Strafrecht (Sr). Strafbaar onder de artikelen van zeeroof is de persoon die dienst neemt op een schip wetende dat het bestemd is om in open zee daden van geweld te plegen tegen andere vaartuigen of tegen zich daarop bevindende personen of goederen, zonder daartoe gemachtigd te zijn¹³), dan wel een schip voor die bestemming uitrust¹⁴) of een schip daarvoor verhuurt¹⁵) of in de macht brengt van zeeroovers¹⁶). Waar in het VN-Zeerechtverdrag piraterij gecategoriseerd is naar de daad en de dader, richt de Nederlandse strafwet zich alleen tegen handelingen van een dader en stelt de onwettige daad van geweld zelf niet *sui generis* strafbaar. De daad kan uiteraard wel onder andere strafbepalingen worden ondergebracht. Nu de artikelen 381-385 Sr niet zoals het internationale recht verwijzen naar een (eerder) gepleegde daad, lijkt het dan ook volgens de Nederlandse strafwet niet noodzakelijk dat de daad ook daadwerkelijk moet zijn gepleegd. Zelfs hoeft zeeroof niet op enige plek in zee plaats te vinden. ‘Eerder de samenspanning tot het plegen van zeeroof is strafbaar gesteld’, meent Noyon dan ook hierover¹⁷). Aangezien de verwijzing naar een onwettige daad van geweld niet is opgenomen zou de Nederlandse strafwet daarmee wellicht een ruimere opvatting kunnen hebben van wat onder zeeroof dient te worden verstaan dan het internationale recht.

Artikel 4 aanhef en onder 5° Sr bepaalt onder meer dat de Nederlandse strafwet tevens toepasbaar is op (*een*)ieder die zich buiten Nederland schuldig maakt aan de strafbaarstellingen omschreven in de artikelen 381-385 Sr. Daarmee is voor Nederland de universele jurisdictie vastgesteld ten aanzien van zeeroof zoals dit in nationale wetgeving is opgenomen. Zoals gezegd zijn de definities van piraterij *iure gentium* en van zeeroof niet gelijk aan elkaar. Gelet op wat onder het nationale recht onder zeeroof kan worden verstaan, zou dit bijvoorbeeld betekenen dat een Nederlands oorlogsschip de bemanning die heeft dienstgenomen op een schip al kan aanhouden wanneer er een verdenking bestaat dat het schip bestemd is om zeeroof te plegen zonder dat er een daadwerkelijke daad van zeeroof heeft plaatsgevonden. Sterker, een Fransman die zijn boot in de haven van Aden verkoopt aan een Tunesier die daarmee zeeroof zou willen plegen kan door Nederland, wanneer het daartoe de mogelijkheid zou worden gelaten, worden aangehouden en berecht. Hoewel de Nederlandse strafwet voor het delict zeeroof bepaalt dat dit ook buiten het territorium en ten aanzien van een ieder kan worden uitgeoefend, zal daadwerkelijk optreden slechts kunnen voor zover het volkenrecht dit toelaat. Met andere woorden, wanneer de nationale definitie ruimer is dan wat onder het volkenrecht onder piraterij wordt verstaan, kan uitoefening van jurisdictie niet zonder de toestemming van betrokken staten gebeuren. Slechts met betrekking tot datgene wat volkenrechtelijk onder piraterij valt bestaat universele jurisdictie. Jennings en Watts menen dan ook dat een staat weliswaar de term piraterij ruimer kan interpreteren in het nationale recht, maar dat deze slechts kan worden gehandhaafd ten aanzien van eigen onderdanen¹⁸).

¹³) Art. 381 Sr. Dit laatste bestanddeel ziet naast oorlogsschepen toe op de obsoleete praktijk van het uitgeven van kaperbrieven. Vanwege deze obsoleete praktijk zijn op 1 februari 2006 de historische overblijfselen hiervan, primair opgenomen in de artt. 388 en 389 Sr, uit het Wetboek van Strafrecht gehaald (Stb. 2006, 11 en Stb. 2006, 23).

¹⁴) Art. 383 Sr.

¹⁵) Art. 384 Sr.

¹⁶) Art. 385 Sr.

¹⁷) Zie T.J. Noyon, *Het wetboek van strafrecht*, deel III (Arnhem, 1949), 347 e.v.

¹⁸) R. Jennings, A. Watts (ed.), *Oppenheim's International Law* (9th edition, New York, 1996), 754.

Bevoegdheden van commandanten¹⁹⁾

Het VN-Zeerechtverdrag bepaalt dat slechts oorlogsschepen of andere schepen waarvan duidelijk is dat deze in dienst zijn van de staat en daartoe gemachtigd zijn om in te grijpen, mogen optreden tegen piraterij²⁰⁾.

Teneinde commandanten van Nederlandse oorlogsbodems bevoegdheden te verlenen tot het opsporen van daden van zeeroof, wordt onder titel VI A (strafvordering buiten het rechtsgebied van een rechtbank) in art. 539d Sv bepaald dat commandanten van oorlogsschepen kunnen worden belast met de opsporing van bepaalde feiten. Die aanwijzing voor onder meer het misdrijf zeeroof heeft plaatsgevonden in de *Aanwijzing van commandanten tot opsporingsambtenaar van bepaalde strafbare feiten*²¹⁾ (hierna: Aanwijzing). De Aanwijzing dient ervoor om ten aanzien van bepaalde strafbare feiten bevoegdheden toe te kennen die een commandant anders niet zou hebben. Deze Aanwijzing is echter in januari 2005 ingetrokken²²⁾. Deze intrekking is gedaan, zoals blijkt uit de toelichting, als onderdeel om de regeldruk te verminderen en omdat dit regelingen betroffen die hun betekenis zouden hebben verloren. Het huidige tijdsgewricht laat echter wat betreft zeeroof toch een andere realiteit zien. De intrekking zou betekenen dat commandanten niet meer op voorhand de bevoegdheden bezitten voor wat betreft de opsporing van zeeroof, maar ingevolge art. 539b Sv pas toegekend krijgen na aanwijzingen van de officier van justitie, tenzij zodanige aanwijzingen niet kunnen worden afgewacht. Mocht één van deze twee gevallen plaatshebben, dan kan ingevolge art. 539a Sv de commandant buiten het rechtsgebied van een rechtbank dwangmiddelen toepassen die aan een gewoon opsporingsambtenaar toekomen, totdat de aangehoudene of het inbeslaggenomen voorwerp is overgeleverd aan de (hulp)officier van justitie. De vraag is, nu de Aanwijzing is ingetrokken, of de tweede afdeling van titel VI A (artt. 539g t/m 539t Sv) aangaande de toepassing van bijzondere dwangmiddelen enig verband houdt met art. 539d Sv, zodat deze slechts kunnen worden toegepast wanneer er sprake is van een eerdere aanwijzing. De tweede afdeling van onderhavige titel geeft een verruiming van bevoegdheden aan commandanten aangezien art. 539g Sv bepaalt dat de bevoegdheid omschreven in art. 52 Sv tevens toekomt aan commandanten. Voorts verwijst art. 539h lid 3 Sv naar art. 435 lid 4 Sv. Beide verwijzingen betreffen het staande houden teneinde iemands identiteitsgegevens kenbaar te laten maken. Had de wetgever de systematiek voor ogen zoals hierboven geschetst, waardoor er geen bijzondere opsporingsbevoegdheden door commandanten mogen worden uitgevoerd anders dan na een aanwijzing, dan lijkt het antwoord op deze vraag helder.

Hoewel in het nationale recht de opsporingsbevoegdheid in eerste instantie alleen aan opsporingsambtenaren toekomt, kan een vergelijking met het internationaal recht van de

¹⁹⁾ Onder commandant dient ingevolge art 136a lid 4 Sv de bevelhebber van een Nederlands oorlogsschip of een Nederlands militair luchtvaartuig te worden verstaan.

²⁰⁾ Art. 107 VN-Zeerechtverdrag. Duitsland heeft, aansluitend bij het incident uit de inleiding, binnen de nationale wetgeving bepaald dat het bestrijden van piraterij een politietak betreft en geen taak voor oorlogsschepen. Duitse commandanten van oorlogsschepen kunnen dan ook in beginsel niet optreden tegen piraterij. Zie hierover *Kommandanten-Handbuch. Rechtsgrundlagen für den Einsatz von Seestreitkräften* (1999), 99 e.v. Het Duitse handboek benadrukt in dit verband dat een achterdeur hieromtrent kan worden geopend door art. 98 VN-Zeerechtverdrag, waarin wordt bepaald dat hulp dient te worden verleend aan iedereen die op zee in levensgevaar verkeert.

²¹⁾ Stcrt. 1968, 133. Gewijzigd bij beschikking van 24 juli 1974, Stcrt 1974, 148.

²²⁾ Justitie-intrekkingsregeling van 6 december 2004, nr. 5321265/04/6 in Stcrt. 31 december 2004, 254.

zee niet uitblijven. Op volle zee hebben oorlogsschepen het *droit d'enquete* (verificatierecht), hetgeen regel van gewoonterecht is²³). Dit verificatierecht kan tevens gevonden worden in art. 110 VN-zeerechtverdrag, op grond waarvan oorlogsschepen visitaties kunnen uitoefenen op andere schepen wanneer deze verdacht worden van het niet of verkeerde vlag (lees: nationaliteit) voeren. De praktische kant van de bevoegdheden die voortvloeien uit art. 110 VN-zeerechtverdrag, namelijk het visiteren ter verificatie van de nationaliteit (door middel van een onderzoek aan de scheepspapieren), vertoont enige gelijkennis met de bevoegdheden die een opsporingsambtenaar zou uitoefenen. Vanuit deze optiek beschouwd zou men kunnen zeggen dat een commandant daartoe niet aangewezen hoeft te worden zodat de tweede afdeling niet onder de Aanwijzing valt. Anders dan de artikelen 539g en 539h lid 3 Sv zijn de artikelen in de rest van de afdeling namelijk bevoegdheden die volgen uit de aanhouding en voornamelijk plaatsvinden onder leiding van de officier van justitie. De commandant kan in deze gezien worden als de verlengde arm van Justitie. Voor het uitoefenen van de bevoegdheden die voortvloeien uit de eerste afdeling is duidelijk dat deze niet anders dan via de Aanwijzing kunnen plaatsvinden. Hoewel deze opzet een lans probeert te breken voor de conclusie dat de eerste afdeling wel onder 539d Sv valt en de tweede afdeling niet, lijkt het mij dat de meest heldere manier om de bevoegdheden vast te stellen voor commandanten met behulp van een aanwijzing ex 539d Sv dient te zijn. Op die manier bestaat er geen onduidelijkheid over wat een commandant wel en niet zou kunnen ondernemen. Overigens zou deze conclusie wel tot een hernieuwde aanwijzing nopen.

Vijandelijke macht

Tot slot met betrekking tot het Nederlands recht een korte opmerking die verband houdt met zeeroof en een artikel uit het Wetboek van Militair Strafrecht (MSr) dat tegenwoordig vaker de aandacht heeft²⁴). Art. 71 MSr bepaalt als tweede mogelijkheid dat zodra een gedeelte der krijgsmacht is aangewezen ter bestrijding van een vijandelijke macht, wordt ten aanzien van dat gedeelte, totdat die taak is geëindigd, tijd van oorlog aanwezig geacht, en, ten aanzien van datzelfde gedeelte, de personen tegenover wie het geweld der wapenen wordt of kan worden aangewend, worden gelijkgesteld met de vijand. Volgens de wetshistorie van het Wetboek van Militair Strafrecht blijkt dat Van der Hoeven met vijandelijke macht zeeroovers en kapers heeft bedoeld²⁵). Hoewel dit in eerste instantie een achterhaalde optie lijkt, heeft deze mogelijkheid toch enige actuele relevantie. Momenteel²⁶) vindt rondom het Arabisch Schiereiland het maritieme gedeelte van operatie *Enduring Freedom* (OEF) plaats. Op de Nederlandse eenheden die aan deze operatie deelnemen is het zeeoorlogsrecht van toepassing aangezien het optreden plaatsvindt in een gewapend conflict. In het operatiegebied van *Task Force* (TF) 150²⁷), worden de eenheden, die onder Nederlands commando staan, niet zelden geconfronteerd met daden van piraterij. Het toepassen van art. 71 MSr zou in deze context wellicht enige waarde hebben, nu in dit geval wellicht ook een beroep op art. 38 MSr kan worden gedaan. De vraag is ech-

²³) Jennings en Watts, *Oppenheim's International Law*, 736. Francois spreekt zelfs van een recht van aanhouding. J.P.A. Francois, *Grondlijnen van het Volkenrecht* (Zwolle, 1954), 675.

²⁴) Zie bijv. recent hierover, N. Huisman, 'Tijd van oorlog in Afghanistan', in: *Militair Rechtelijk Tijdschrift*, januari 2006, jrg. XCIX, afl.1, 1-12.

²⁵) H. van der Hoeven, *Militair straf- en tuchtrecht. Eerste deel. Geschiedenis van het Wetboek van Militair Strafrecht* (Leiden, 1903), 554.

²⁶) 2 maart 2006.

²⁷) TF 150 is een internationaal verband dat opereert in een afgebakend operatiegebied dat reikt van de Rode Zee tot en met de Straat van Hormuz, en waarin operaties in het kader van OEF plaatsvinden.

ter in hoeverre deze twee juridische grondslagen voor het maritieme optreden -deelname aan een gewapend conflict en het optreden dat plaatsvindt op grond van het strafrecht-weliswaar uitgevoerd binnen het kader van een en dezelfde operatie, op deze manier met elkaar gecombineerd kunnen worden. Nu met een aanwijzing ex art. 71 MSr. een piraat met de vijand wordt gelijkgesteld, heeft dat er alle schijn van.

Andere overwegingen bij het bestrijden van piraterij

Hiervoor is aangegeven dat ingevolge de definitie zoals opgenomen in het internationale recht niet alle incidenten van geweld in zee kunnen worden gekwalificeerd als piraterij. Bij de inzet van oorlogsschepen tegen zeeroof zijn er ook nog andere juridische overwegingen waarmee rekening dient te worden gehouden.

Rechtsmacht in maritieme zones

Zoals duidelijk is geworden houdt de kwestie wat al dan niet in het internationale recht als piraterij bestempeld kan worden nauw verband met de verschillende maritieme zones. Over waar de maritieme zonegrenzen van staten zouden moeten liggen is niet elke staat het eens. Enkele landen erkennen bijvoorbeeld niet dat de territoriale zee zich maximaal tot 12 zeemijl mag uitstrekken en claimen ook daarbuiten jurisdictie. Een voorbeeld van een land dat weliswaar de maximale breedte van 12 zeemijl erkent, maar door een andere dan toegestane basislijn aan te houden, de 12 mijlszone verder in zee legt zodat tevens de rechtsmacht zich verder in zee zou uitstrekken, is Iran. Andere kwesties van dezelfde orde zijn betwiste gebieden waarover meerdere staten jurisdictie claimen²⁸⁾. Deze kwesties kunnen ertoe nopen dat de aanwezigheid en activiteiten van oorlogsschepen van bepaalde naties ongewenst zijn en in deze gebieden beperkt dienen te blijven tot het hoogst noodzakelijke. Andersom kan er sprake zijn van te weinig rechtsmacht in een maritieme zone. Zoals hiervoor reeds aangehaald kan daarvan sprake zijn bij een *failed state* in wiens territoriale zee een daad plaatsvindt. Het verkrijgen van toestemming van de kuststaat is dan bijvoorbeeld om diverse redenen een bijkomende moeilijkheid. Dit zou bijvoorbeeld een extra complicatie kunnen vormen met betrekking tot het incident uit de inleiding waarbij het de vraag is of het verkrijgen van toestemming van Somalië om de territoriale zee te betreden überhaupt tot de mogelijkheden behoort. Door deze problematiek kan het effectief bestrijden van piraterij verhinderd worden.

Ook als maritieme zones of de rechtsmacht daarin niet betwist worden, bestaan er juridische beperkingen ten aanzien van het optreden in maritieme zones van andere kuststaten. Elke maritieme zone heeft immers zijn eigen juridisch regime. Wanneer de daad in volle zee wordt gepleegd, kan een piratenschap bijvoorbeeld niet zonder toestemming van de kuststaat worden gevolgd in de territoriale zee van een andere staat. Een omgekeerde versie van *hot pursuit*²⁹⁾ kent het internationale recht niet. De Verenigde Staten betogen

²⁸⁾ Dit komt voornamelijk voor in het Aziatische deel van de wereld, zoals in de Chinese zee, waar talloze eilanden verspreid liggen. Voorbeelden zijn de Spratley eilanden en Tiaoyu/Senkoku eilanden die een onenigheid tussen China en Japan veroorzaken. Zie hierover o.m. J. Mo, 'Options to combat maritime piracy in the South east Asia', in *Ocean development and international law*, vol. 34 (2002), 343-358, 350 e.v.; S. Wei Su, 'The territorial dispute over the Tiaoyu/Senkoku Islands: an update', in *Ocean development and international law*, vol. 36 (2005), 45-61.

²⁹⁾ Wanneer een (vreemd) schip de wetten en voorschriften van een kuststaat heeft overtreden in een zone waarover de kuststaat ten aanzien van de overtreden wetten en voorschriften rechtsmacht heeft, kan deze de achtervolging tot in volle zee voortzetten. Zie art. 111 VN-Zeerechtverdrag.

met betrekking tot het spanningsveld tussen de rechten van de kuststaat en de bestrijding van piraterij overigens dat wanneer het gevaar levensbedreigend is en de toestemming van de kuststaat niet kan worden afgewacht, de achtervolging wel kan plaatsvinden tot in de territoriale zee³⁰). Een recent Nederlands voorbeeld dat met de materie van rechtsmacht in diverse maritieme zones verband hield, speelde in 2005. In januari van dat jaar was de inzet van oorlogsschepen tegen piraterij onderwerp van kamervragen toen in november 2004 een Nederlands koopvaardijship in de Straat van Malakka slachtoffer was geworden van piraterij³¹). De vraag of Nederlandse oorlogsschepen daar iets aan konden doen werd ontkennend beantwoord, mede vanwege het complex van juridische zeeregimes³²) in die regio zodat de minister zich zeer terughoudend opstelde ten aanzien van mogelijke inzet van oorlogsschepen tegen zeeroof in dat gebied.

Aut dedere aut judicare

Elke staat kan een aangehouden zeerover in eigen land onder eigen wetten berechten. Om verschillende redenen kan de berechting ook door een andere staat worden gevraagd die er meer belang bij heeft om tot berechting over te gaan. Andersom kan Nederland tevens besluiten geen rechtsmacht te willen uitoefenen in een bepaalde zaak³³). Aan de mogelijke uitlevering van een zeerover aan een andere staat kleven echter weer andere juridische beperkingen. Voor Nederland geldt dat geen uitlevering plaatsvindt aan staten die de doodstraf zouden kunnen opleggen. Nu zeeroof een zeer ernstig vergrijp is, is het niet uitgesloten dat andere landen de doodstraf op een dergelijk vergrijp hebben staan en deze ook daadwerkelijk zullen uitvoeren³⁴).

Tot slot

Het incident uit de inleiding vond plaats in de territoriale zee van Somalië. Of dit geval als piraterij kan worden beschouwd en of een commandant van een oorlogsschip kan ingrijpen hangt af van factoren die zowel het internationale als het nationale recht raken. Factoren zoals de definitie van piraterij onder internationaal en nationaal recht, de mate van soevereiniteit van een staat over een maritieme zone en de inbedding in het nationale recht van de bevoegdheden van een commandant houden alle verband met dit vraagstuk.

De overweging om al dan niet in te grijpen dient daarnaast ook nog te worden afgezet tegen de meer praktische overwegingen, zoals het beschikken over middelen om potenti-

³⁰) Zie hierover par. 3.5.3.2 van het Amerikaanse *Commander's handbook on the law of naval operations*. In A.R. Thomas, J.C. Duncan (ed.), *International law studies* vol. 73 (Naval War College, 1999). Recente ervaringen in TF 150 laten overigens zien dat de maritieme eenheden van de Verenigde Staten deze visie zeer terughoudend in de praktijk brengen. Een visie die mijns inziens niet meer in het huidige tijdsgewricht past vinden we bij Smith: '...*naval officers need not hesitate to pursue the pirate within territorial waters or even attack him on shore*', in H.A. Smith, *The law and custom of the sea* (London, 1950), 51.

³¹) Antwoorden op de kamervragen over piraterij in de Straat van Malakka, 17 januari 2005. www.mindef.nl/nieuws/parlement/kamervragen/20050117_piraterij.html, geraadpleegd 26 december 2005.

³²) In de omgeving van de Straat van Malakka, krijgt men te maken met o.m. het zeestratenregime en archipelregime.

³³) Volgens Orie en Sjöcrona is Nederland over het algemeen terughoudend in het aannemen van universele jurisdictie. Zie J.M. Orie, A.M.M. Sjöcrona, *Internationaal strafrecht vanuit Nederlands perspectief* (Deventer 2002), 69 e.v.

³⁴) China veroordeelde in 2000 zeeroovers ter dood voor de dodelijke overval op het schip de Cheung Son. In: Mo, 'Options to combat maritime piracy in the South East Asia', 349.

eel zwaar bewapende zeerovers succesvol te kunnen overheersen. Voorts dient de overweging gemaakt te worden of het ingrijpen niet in conflict treedt met de uitvoering van de operatie waaraan het oorlogsschip deelneemt.

Uiteraard zijn er nog andere juridische invalshoeken van waaruit het bestrijden van piraterij kan worden benaderd waarvan enkele terloops zijn genoemd. In het kader van een korte algemene uiteenzetting van piraterij in het nationale en internationale recht, zijn deze hier verder niet aan de orde gekomen³⁵). Het genoemde voorbeeld in de inleiding is zeker niet het enige en opzichzelfstaande incident dat zich heeft afgespeeld rondom de Somalische wateren³⁶). Incidenten van piraterij komen veelvuldig voor in verschillende gebieden van de wereld, waarbij het niet uitgesloten is dat Nederlandse oorlogschepen, zoals we hebben gezien in de deelname aan TF 150, vaker in aanraking komen met deze materie. Reden te meer om nog eens aandacht aan dit onderwerp te besteden.

³⁵) Zoals de vraag in hoeverre zelfverdediging of de verplichting tot het verlenen van hulp in zee (art. 98 VN-zeerechtoverdrag) in het licht van bestrijding van piraterij als effectief middel kan worden ingezet.

³⁶) Een recent geval betrof een Taiwanees schip dat in januari 2006 werd overvallen door Somalische piraten voor de Somalische kust. Nadat het losgeld was betaald kwamen de gekaapte bemanningsleden weer vrij. Zij werden vervolgens opgevangen door Nederland